IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury**
  (nr 80)
  z dnia 9 marca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 80)

9 marca 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła informację na temat:

– finansowania i realizacji programu rozwoju dróg lokalnych w 2020 r. z podziałem na województwa;

– niewykorzystanych środków finansowych na budowę autostrad i dróg ekspresowych z podziałem na województwa;

– przyczyn gwałtownego wzrostu kosztów inwestycji drogowych, w tym m.in. odwróconego VAT.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Makowski** zastępca dyrektora Departamentu Podatków od Towarów i Usług Ministerstwa Finansów, **Andrzej Sykała** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Tomasz Żuchowski** p.o. generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami oraz **Bartłomiej Zydel** ekspert w Dziale Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Nie będę ponownie odczytywał formułek, w jaki sposób to czynić, bowiem wszyscy to doskonale wiemy. Proszę panie i panów posłów o zalogowanie się, zarówno tych obecnych na sali, jak i tych, którzy uczestniczą w posiedzeniu zdalnie.

W tym momencie przejdziemy do sprawdzenia i stwierdzenia kworum. Proszę o wyświetlenie pulpitu i naciśnięcie dowolnego przycisku, a sekretariat Komisji o wyświetlenie wyników, kiedy będziemy gotowi.

Informuję, że zagłosowało już 27 posłów. Stwierdzam kworum. Posłowie będą mieli jeszcze możliwość uczestniczenia w głosowaniu przez dłuższą chwilę.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja na temat: finansowania i realizacji programu rozwoju dróg lokalnych w 2020 r. z podziałem na województwa, niewykorzystanych środków finansowych na budowę autostrad i dróg ekspresowych z podziałem na województwa oraz przyczyn gwałtownego wzrostu kosztów inwestycji drogowych, w tym m.in. odwróconego VAT.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Poproszę pana ministra Webera o przedstawienie powyższej informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Rozumiem, że pójdziemy punktami po kolei, tzn. do każdego punktu indywidualna informacja, a później po informacji pytania, jeśli takowe będą ze strony państwa parlamentarzystów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli chodzi o pkt 1 – finansowanie i realizację programu rozwoju dróg lokalnych w 2020 r. z podziałem na województwa, to jak sądzę, wnioskodawcy tej informacji chodzi o Fundusz Dróg Samorządowych, bo programu rozwoju dróg lokalnych nie ma i pod taką nazwą we wcześniejszych latach innych programów też nie było. Oczywiście były programy wspierające inwestycje drogowe na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich, natomiast inaczej się one nazywały, ale jak rozumiem, jest to jakaś tam prośba o informację związaną z Funduszem Dróg Samorządowych i do tego będziemy się odnosić.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tak więc informacje ogólne na temat Funduszu Dróg Samorządowych, który od zmiany ustawy z grudnia poprzedniego roku nazywa się już Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Celem utworzenia tego funduszu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawa oraz zwiększenie atrakcyjności oraz dostępności terenów inwestycyjnych. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi przy tym działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy systemu autostrad i dróg ekspresowych, przyczyniając się tym samym do stworzenia spójnego systemu transportowego.

Środki z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg przekazywane są na: finansowanie budowy, przebudowy i remontów dróg powiatowych i gminnych; na dofinansowanie budowy mostów zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych; na finansowanie budowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym. Nowelizacja ustawy, o której wcześniej wspomniałem, z końcówki poprzedniego roku, dołożyła również finansowanie zadań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. I tutaj wzmianka o tym, że w tym tygodniu wojewodowie ogłoszą nabory na dofinansowanie właśnie poprawy przejść dla pieszych na drogach gminnych i powiatowych. Na ten komponent Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg mamy przeznaczone 524 mln zł.

Kolejnym nowym komponentem, który będziemy w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg uruchamiać, już z pozycji Ministerstwa Infrastruktury, jest budowa obwodnic zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, natomiast trzecim nowym komponentem – budowa, przebudowa i remont dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa. Mówiąc w skrócie, chodzi o 18 miast wojewódzkich.

W roku 2020 wartość środków przyznanych na realizację zadań gminnych i powiatowych wyniosła 2,74 mld zł, natomiast na drogi obronne, to zgodnie z ustawą – 500 mln zł. Na dofinansowanie zadań gminnych trafiło blisko 1,5 mld zł, natomiast na zadania powiatowe – nieco ponad 1,2 mld zł. W 2020 r. dofinansowanie otrzymała łącznie liczba 2297 zadań na drogach powiatowych i gminnych o długości 3,5 tys. km, z tego 623 zadania na drogach powiatowych o łącznej długości 1708 km oraz 1674 zadania na drogach gminnych o długości 1759 km.

Jeżeli chodzi o finansowanie w roku 2020 w podziale na województwa, to wyglądało ono w następujący sposób – będę czytał po kolei województwa i limit, który został przyznany na dany region w zaokrągleniu do miliona złotych: województwo dolnośląskie – 156 mln zł, województwo kujawsko-pomorskie – 155 mln zł, województwo lubelskie – 280 mln zł, województwo lubuskie – 82 mln zł, województwo łódzkie – 144 mln zł, województwo małopolskie – 202 mln zł, województwo mazowieckie – 306 mln zł, województwo opolskie – 57 mln zł, województwo podkarpackie – 174 mln zł, województwo podlaskie – 205 mln zł, województwo pomorskie – 157 mln zł, województwo śląskie – 160 mln zł, województwo świętokrzyskie – 145 mln zł, województwo warmińsko-mazurskie – 178 mln zł, województwo wielkopolskie – 231 mln zł i województwo zachodniopomorskie – 105 mln zł. Tak jak powiedziałem wcześniej, suma to 2 743 000 000 zł. Tak wygląda kwestia finansowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w roku 2020.

Jeżeli natomiast chodzi o drugą część pytania, o realizację, to zgodnie z ustawą Ministerstwo Infrastruktury do końca pierwszego kwartału, czyli do końca marca, przedstawia prezesowi Rady Ministrów informację o realizacji Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg z danego roku. W tej chwili mamy informacje szczątkowe. Jeżeli będzie wniosek Wysokiej Komisji, aby przedstawić je w sposób kompletny, to oczywiście będziemy to w stanie zrobić, ale tak jak mówię, dopiero po zakończeniu pełnego podliczania tego funduszu, czyli po pierwszym kwartale bieżącego roku.

Jeżeli są pytania, jestem do państwa dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, jak minie ten kwartał i dokonacie już zbiorczego podsumowania, to może nie będziemy zwoływali specjalnie Komisji, ale poprosilibyśmy, żebyście państwo przesłali taką informację do sekretariatu Komisji. Z całą pewnością bylibyśmy wówczas zobowiązani.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wedle życzenia, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Otwieram dyskusję. Czy są jakieś głosy, pytania? Nie widzę, w związku z czym zakończyliśmy posiedzenie Komisji. Bardzo serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jest jeszcze następny punkt.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Bardzo przepraszam, chwileczkę… rzeczywiście. Proszę o przedstawienie przyczyn gwałtownego wzrostu kosztów inwestycji drogowych, w tym m.in. odwróconego VAT.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

A punkt 2, panie przewodniczący, czyli niewykorzystane środki finansowe na budowę autostrad i dróg ekspresowych z podziałem na województwa?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To w takim razie w tej kolejności, jak pan minister proponuje.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

A więc po kolei, punkt 2. Szanowni państwo, co do zasady w 2020 r. nie było niewykorzystanych środków na budowę autostrad i dróg ekspresowych, a tym bardziej nie dzieliliśmy tego potencjalnego niewykorzystania na województwa.

Jeżeli chodzi o plan finansowy w ramach budżetu państwa, który po zmianach wyniósł blisko 5,4 mld zł, to ten plan został wykonany w 99,8%, także prawie całość. Oczywiście od tej kwoty należy odjąć 300 mln zł, które są środkami niewygasającymi, czyli będą mogły być wydatkowane w bieżącym roku, czyli 2021. Nie było więc problemu z niewykorzystaniem budżetu, który został zapisany w dziale 39 – Transport, jeżeli chodzi ośrodki finansowe na rok 2020.

Podobna sytuacja ma miejsce, jeżeli chodzi o plan finansowy Krajowego Funduszu Drogowego, z którego finansowane są inwestycje w ramach „Programu budowy dróg krajowych”. Oczywiście finansowane są już te prace wykonawcze, projektowe i prace ziemne. W ramach takiego wstępnego wyniku analiz planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego za 2020 r. wychodzi na to, że wydatki wyniosły 17 841 000 000 zł i były zaledwie o 4,8% niższe od planowanych, a przypomnę, że 9 miesięcy, nawet więcej, blisko 10 miesięcy roku 2020 to funkcjonowanie w czasach epidemii COVID-19.

O ile na początku faktycznie mieliśmy obawy, że epidemia negatywnie wpłynie na prace w ramach inwestycji infrastrukturalnych drogowych i kolejowych, o tyle teraz możemy z pełną odpowiedzialnością powiedzieć, że negatywnie nie wpłynęła. Dzięki sprawności wykonawców, nawiązaniu bardzo ścisłej współpracy Ministerstwa Infrastruktury i zamawiających oraz branży budowlanej, udało się uniknąć wielkich przestojów czy w ogóle przestojów na inwestycjach, czy to drogowych, czy to kolejowych. Można nawet powie-

dzieć, że wykonaliśmy więcej, niż przewidywał plan, przynajmniej ten plan rzeczowy. Żadna z budów nie została wstrzymana ze względu na epidemię COVID-19. Wszystkie były prowadzone i nadal są prowadzone w swoim trybie, w swoim tempie i stąd to wydatkowanie środków finansowych z Krajowego Funduszu Drogowego jest prawie zbliżone do planu, który był założony na początku 2020 r. Przez rok 2020 utrzymywaliśmy bardzo wysoki poziom zaawansowania prac inwestycyjnych i tym samym utrzymaliśmy zamierzone wydatki z Krajowego Funduszu Drogowego i również z budżetu państwa, bo przypomnę, że z budżetu państwa finansujemy remonty, finansujemy utrzymanie, ale także finansujemy przebudowy sieci dróg krajowych. Wszystkie wskaźniki finansowe, te mówiące o wydatkowaniu środków finansowych w roku 2020 pokazują, że sprawność i zamawiających, i wykonawców była tutaj na bardzo wysokim poziomie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Nie widzę. Ja mam jedno pytanie: Czy wykorzystanie środków zgodnie z planem było również skorelowane z wykonaniem rzeczowym poszczególnych odcinków dróg?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Co do zasady tak. Oczywiście płatność odbywa się wtedy, kiedy wykonawca pokonuje kolejne kamienie milowe albo realizuje harmonogram umowy. Można więc powiedzieć, że tak, co do zasady, postępy rzeczowe są związane z wypłatami za wykonanie jakiegoś odcinka zadania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy są jeszcze jakieś pytania, uwagi? Nie widzę.

Przystępujemy do kolejnego punktu – informacja na temat przyczyn gwałtownego wzrostu kosztów inwestycji drogowych, w tym m.in. odwróconego VAT.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, od roku obserwujemy nie gwałtowny wzrost kosztów inwestycji drogowych, ale dosyć stabilny i bardzo widoczny spadek kosztów inwestycji drogowych. Ostatnio otwarte postępowania przetargowe dokumentują tę tezę, którą przed chwilą postawiłem. Kosztorysy zamawiających, kosztorysy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w porównaniu do najtańszej oferty, która bardzo często jest najkorzystniejszą ofertą, są o blisko 30% wyższe. Mam tutaj kilka przykładów, które dobitnie o tym świadczą, na przykład budowa obwodnicy Opatowa w ciągu drogi ekspresowej S74 – kosztorys GDDKiA to 600 mln zł, natomiast najtańsza oferta to 400 mln zł, czyli 67% wartości kosztorysu; obwodnica Chełma w ciągu drogi ekspresowej S12 – kosztorys GDDKiA to 730 mln zł, najtańsza oferta to 441 mln zł, czyli 61% wartości kosztorysu, natomiast najdroższa oferta była na poziomie 77% wartości kosztorysu. Tak więc nie jest to wyskok jednej firmy, tylko niemalże przez wszystkich wykonawców mamy dużo niższe szacowanie ofert, które są później składane w ramach postępowań przetargowych. Budowa drogi ekspresowej S6 na odcinku Słupsk–Bożepole – kosztorys GDDKiA to 240 mln zł, najtańsza oferta wyniosła 128 mln zł, czyli 54% wartości kosztorysu, natomiast najdroższa 77% wartości kosztorysu. Kolejny odcinek S6, obwodnica Słupska – 750 mln zł to kosztorys GDDKiA, najtańsza oferta wyniosła 473 mln zł. Budowa obwodnicy metropolii trójmiejskiej: pierwszy odcinek to 770 mln zł, najtańsza oferta to 715 mln zł, co daje 93% wartości kosztorysu; drugi odcinek to 864 mln zł, najtańsza oferta to 776 mln zł, czyli 90% wartości kosztorysu. Autostrada A2 Siedlce–Biała Podlaska – wartość GDDKiA 690 mln zł, najniższa oferta to 530 mln zł, a więc 77% wartości kosztorysu. Kolejny odcinek A2 – wartość GDDKiA 628 mln zł, najtańsza oferta to 468 mln zł, tzn. 74% wartości kosztorysu.

Co do zasady mamy więc widoczny trend obniżania ofert, które są składane w postępowaniach przetargowych organizowanych przez dużych zamawiających, ale nie tylko.

Wrócę jeszcze do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. W wielu województwach w roku 2020 ze względu na oszczędności na zadaniach list podstawowych wszystkie

zadania z listy rezerwowej zostały dofinansowane. Wchodziły one na listę podstawową dlatego, że były oszczędności w postępowaniach przetargowych zadań z list podstawowych, a w wielu województwach – lubelskie, świętokrzyskie i kujawsko-pomorskie – oszczędności pozwoliły na zorganizowanie drugiego naboru. To pokazuje, że ceny na rynku budowlanym są stabilne. Firmy się obawiają, czy kryzys zdrowotny nie wpłynie na kryzys gospodarczy i chcą zabezpieczyć swoje podmioty w pracę, tak aby mieć stabilność w ciągu najbliższych 2–3 lat. Sytuacja wygląda, jak wygląda. Jako Ministerstwo Infrastruktury nie dostrzegamy w ogóle wzrostu kosztów inwestycji drogowych, bo nie wynika on z ofert, które składają firmy budowlane w postępowaniach przetargowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Otwieram dyskusję. Pan poseł Maciej Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowny panie ministrze, ja mam takie pytanie: Czy ministerstwo szacowało, z czego to wynika, że te oferty są o 30% średnio niższe? Szacowanie kosztów inwestycji było prowadzone, podejrzewam, na podstawie jakichś wcześniejszych analiz, ale jeżeli dochodzi do sytuacji, kiedy – jak pan minister nam to przedstawił – praktycznie większość inwestycji, większość kosztorysów po otwarciu ofert przetargowych jest o te 30% niższych, to w którym miejscu jest ta oszczędność, albo inaczej, w którym miejscu było to przeszacowanie na etapie przygotowania tych inwestycji, czyli planowania na to funduszy?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Z informacji, które posiadamy od wykonawców, z rozmów z branżą wynika, że niższe oferty są wynikiem spadku cen usług podwykonawczych. Tutaj, na rynku podwykonawczym pojawiła się coraz większa konkurencja, która rywalizuje też ceną. Trzeba także powiedzieć, że podwykonawcy dzięki zmianom systemowym, zmianom prawnym, które nastąpiły w poprzedniej kadencji, są bardzo mocno zabezpieczeni od strony prawnej i nie dochodzi do sytuacji, w której główny wykonawca nie wypłaca za udokumentowane roboty podwykonawcom, a jeżeli tak się dzieje, to ten obowiązek spoczywa na zamawiającym. Jest to więc rynek coraz bardziej atrakcyjny i zdaniem wykonawców to jest właśnie główna część, przyczyna spadku wartości ofert, które są przedstawiane przez głównych wykonawców w postępowaniach przetargowych. To pierwsza sprawa.

Druga sprawa. Szacunki Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad odbywają się na podstawie cen z roku poprzedniego, czyli cen z roku 2019. W roku 2019 mieliśmy inny trend. Z racji rozpędzonego rynku otrzymywaliśmy wysokie oferty w postępowaniach przetargowych. W dużej części jako Ministerstwo Infrastruktury musieliśmy dokonywać aneksowania programów inwestycyjnych, czyli zabezpieczać dodatkowe środki finansowe na to, aby doszło do podpisania umowy, a w efekcie realizacji prac inwestycyjnych. Ten trend zmienił się, myślę, że z powodu epidemii COVID-19, z powodu obaw co będzie dalej, ale też z tego powodu, o którym już mówiłem, czyli dużej konkurencji na rynku podwykonawców w 2020 r., szczególnie w jego drugiej połowie, ale także i w pierwszym kwartale roku 2021.

Warto jeszcze powiedzieć, że każda oferta, która jest ofertą najniższą, jest oceniana także pod kątem tego, czy nie jest to rażąco niska cena. Instytucje kontrolne, na przykład KIO, ocenia, czy oferta, która opiewa na 60% wartości kosztorysu czy 55% wartości kosztorysu, nie jest przypadkiem ofertą z rażąco niską ceną. Jeżeli zdecyduje, że tak, to oczywiście w grę wchodzi kolejna oferta i wtedy ta kwota jest już wyższa niż ta najniższa, co jest oczywiście zrozumiałe. To są główne przyczyny, które są nam sygnalizowane przez branżę budowlaną, jeśli chodzi o spadek wysokości ofert na przełomie ostatniego roku.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Rozumiem, panie ministrze, że w związku z tymi oszczędnościami, które w sposób oczywisty się pojawiły, również zakres rzeczowy na bieżąco jest weryfikowany i poszerzana jest lista inwestycji.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zobaczymy, jak kwestie podpisywanych umów, bo to jest ostateczna cena wartości danego kontraktu, będą kształtować się w różnej perspektywie, w dłuższej perspektywie czasowej. Jeden rok to zbyt mało, żeby podkreślić trend. Mamy nadzieję, że sytuacja gospodarcza, która – trzeba przyznać – nie jest zła, wskaźniki bezrobocia chociażby o tym mówią, ustabilizuje się całkowicie na dobre w kolejnych latach, ale to być może będzie wiązało się z dużo większymi ofertami na inwestycje drogowe. Na razie musimy ten trend obserwować w dłuższej perspektywie czasowej, natomiast wszystkie inwestycje, które w ramach „Programu budowy dróg krajowych” do końca 2025 r. mamy przygotowane, na które mamy przygotowane finansowanie, czyli są w limicie finansowym, są realizowane.

Oczywiście, szykując się też pod nową perspektywę unijną, szykując się pod drugą połowę obecnej dekady, myślę, że w niedługim czasie będziemy pokazywali zadania, które będziemy chcieli wykonać właśnie po roku 2025, a to siłą rzeczy będzie wiązało się również z finansowaniem tych inwestycji, natomiast w tej chwili koncentrujemy się na realizacji „Programu budowy dróg krajowych 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)” i oczywiście także na realizacji „Programu budowy 100 obwodnic”. Na te zadania, na które są potrzebne środki finansowe, te środki w limicie są przyznane, a tak jak powiedziałem, wtedy kiedy będą potrzebne na te zadania, które będą mogły wejść do fazy realizacji, wtedy one zostaną na te inwestycje zabezpieczone.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rozumiem, dziękuję serdecznie.

Pani poseł.

Poseł Maria Kurowska (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ja nie w kwestii pytań, ale chciałabym pogratulować ministerstwu tak znakomitego wykonania tych projektów i tej informacji, bo to cieszy, że w tym czasie, kiedy stykamy się z taką stagnacją gospodarczą z wiadomych powodów, z powodu COVID, te inwestycje państwowe ciągną nam gospodarkę w górę. To bardzo dobra informacja, że tak wiele inwestycji zostało zrealizowanych, że nie ma tutaj żadnego zacięcia, zastoju. Myślę, że też duża praca ministerstwa w tym, aby jak najlepiej wykorzystać te środki i wobec tego dziękując, proszę o dalszą intensywną pracę, bo potrzeba tych inwestycji.

Widzę, jak na Podkarpaciu te inwestycje są rozpędzone, jak pięknie są realizowane, a fakt przedstawiony przez pana ministra, że idzie to w całej Polsce, po prostu bardzo cieszy. Nie chcemy już bowiem dzielić Polski na A i B. Chcemy, aby Polska się równomiernie rozwijała i myślę, że dzięki tym inwestycjom, realizowanym z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, tak właśnie jest. Dziękuję i tak trzymać dalej, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Bardzo dziękuję, pani poseł. Oczywiście przekażę też podziękowania na kolejnym spotkaniu z branżą budowlaną. Jedno z takich spotkań mamy jutro, kolejne, na zaproszenie ministra Adamczyka, w przyszłym tygodniu, tak więc od pani poseł oraz jak myślę, od całej Komisji Infrastruktury takie podziękowania…

Poseł Maria Kurowska (PiS):

Tak, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Takie podziękowania faktycznie się należą i przekażę je całej branży budowlanej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Nie ma więcej pytań, w każdym razie nie widzę, więc ja mam jedno pytanie odnośnie do mojego regionu. Na jakim etapie jest realizacja inwestycji pod tytułem S10 między Bydgoszczą a Toruniem, doskonale panu ministrowi znanej?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Po pierwsze, to pan przewodniczący i wszyscy ci, którzy interesują się tą inwestycją, wiedzą, że w poprzednim roku podjęliśmy decyzję, aby sposób budowy tej drogi był sposobem tradycyjnym, czyli nie w partnerstwie publiczno-prywatnym, tak jak to zostało wskazane w roku 2018, tylko w trybie „zaprojektuj i zbuduj" i oczywiście został do tej inwestycji przypisany limit finansowy. W poprzednim roku został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. Mówię teraz z pamięci, ale chyba w ciągu najbliższych 10–12 tygodni taka decyzja środowiskowa ma zostać wydana przez regionalną dyrekcję ochrony środowiska.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Jeszcze ostatnie pytanie pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, chciałem zadać pytanie właśnie o tę realizację, ponieważ w ostatnich tygodniach Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad unieważniła przetarg na budowę odcinka pomiędzy Oświęcimiem a Mysłowicami drogi S1, bardzo ważnej drogi, która ma być częścią tego korytarza łączącego północ z południem. Chodzą takie informacje, że ta droga, ten odcinek ma zostać podzielony na dwa tzw. pododcinki, które będą realizowane osobno i w tzw. międzyczasie, po wybudowaniu odcinka z Bielska-Białej do Oświęcimia ten ruch zostanie przeniesiony na drogę krajową nr 44.

To oczywiście pokazuje, że nie wszędzie te inwestycje idą, tak jakbyśmy sobie tego wszyscy życzyli, ale istotne jest to, jaką mamy perspektywę. Dlatego bardzo bym prosił, żeby pan minister był uprzejmy tutaj wyjaśnić, w jakich terminach ten unieważniony przetarg zostanie ogłoszony na nowo. Rozumiem, że to będą już dwa odcinki, więc pewnie będą dwa przetargi. Jaki mamy planowany harmonogram? Ta realizacja spóźniona jest już pewnie co najmniej o rok, więc opóźnienie jest znaczące, natomiast z punktu widzenia układu komunikacyjnego to jest niezwykle ważna droga. Dopóki ona nie będzie całkowicie oddana do użytku, to nie ma co liczyć na to, że ten ruch, bardzo istotny, po drodze krajowej nr 1 biegnącej m.in. przez Czechowice, Pszczynę w stronę Tychów, znacząco się zmniejszy. Bardzo bym zatem prosił, żeby pan minister był uprzejmy zaprezentować nam taki harmonogram.

Moje drugie pytanie. Pan minister poruszył kwestię ewentualnych wolnych środków finansowych w związku z lepszymi ofertami. Chcę przypomnieć, że w kolejności dróg, które nie załapały się na finansowanie priorytetowe, jest Beskidzka Droga Integracyjna, czyli droga pomiędzy Bielsko-Białą a Krakowem, tak można w skrócie powiedzieć. Czy w związku z tym, że są oszczędności i jest możliwość finansowania innych zadań z programu budowy dróg krajowych i autostrad, to czy ta szansa dotyczy również i Beskidzkiej Drogi Integracyjnej? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeśli chodzi o pytanie numer jeden, to pozwolę sobie, panie pośle, przygotować odpowiedź w formie pisemnej, aby była ona jak najbardziej precyzyjna i spełniała oczekiwania pana posła. Natomiast, jeżeli chodzi o kwestię finansowania Beskidzkiej Drogi Integracyjnej, to jestem przekonany, że wtedy, kiedy pojawi się taka potrzeba, kiedy dojdziemy z tym projektem do prawomocnej i ostatecznej decyzji środowiskowej i będą potrzebne środki na realizację tej drogi, to takie środki zostaną zapewnione. W tej chwili trwają

prace przygotowawcze, trwają prace koncepcyjne. Umowy, które zostały w tym temacie zawarte, siłą rzeczy posiadają finansowanie. W tej chwili finansowanie na realizację nie jest potrzebne, natomiast wtedy, kiedy będzie ono potrzebne, na pewno się pojawi i będziemy chcieli Beskidzką Drogę Integracyjną zrealizować.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

W takim razie poproszę o pisemną informację.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Nie widzę więcej pytań. Dziękuję panu ministrowi.

Zamykam posiedzenie Komisji.